



Auch wenn es so wirkt, aber in Rothenburg ist der (Modell-)Zug nicht abgefahren.

20 Jahre Historischer Modellbahnhof Rothenburg (HMbR) im Massstab 1:87 (Teil 2)

Neustart in Ebikon – Neuaufgerstehung einer Anlage

Kurz bevor das immense Herzensprojekt rund um die H0-Modulanlage vom Bahnhof Rothenburg aufgegeben wurde, taten sich neue, hoffnungsvolle Türen auf. Ein neu gegründeter Trägerverein wurde bereits in der LOKI-Ausgabe 9 | 2018 erwähnt. Nun windet sich die Geschichte rund um die massstäblich umgesetzte Rothenburger Anlage weiter.

Von Franz Oesch (Text und Fotos)

Es fanden sich im Januar 2012 fünf Modellbahnbegeisterte in Ebikon ein und gründeten im Klublokal der Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern (EMBL) den Verein Historischer Modellbahnhof Rothenburg (HMbR). Neue Impulse, Ideen, Wünsche und ein unbändiger Wille, aus dem schlafenden Modell-Riesentorso ein bewegendes und lebendes Modell zu zaubern, genügten bereits, die Aufbruchstimmung erneut anzuheizen.

Spuren der neu entfachten Euphorie wurden schnell sichtbar. Was eine neue Trägerschaft von einzelnen Modellbahnbegeisterten auszulösen vermag, kann nur ermes sen, wer sich schon mal in einer sol-



Zufriedene Gesichter bei der Gründung des HMbR im Klublokal des EMBL am 12. Januar 2012.

chen oder ähnlichen Situation befand. Dazu braucht es viel Verständnis für die Idee des Initianten, aber auch genügend Freiraum für die neuen Wegbegleiter. Sie sind die neuen Macher und brauchen die Unterstützung und Erfahrung der Vorgänger, soweit dies noch abrufbar und möglich ist. Hier für den Ausgleich sorgen zu können, bedarf es von allen Seiten her des Respekts und des gegenseitigen Vertrauens. Wenn die neue finanzielle Belastung gerade noch reicht, um sich gegenüber dem Vermieter schadlos halten zu können, hat man ein erstes Ziel erreicht. Soll aber noch investiert werden können, um die Anlage den heutigen Vorstellungen und Wünschen anzupassen, sind weitere Finanzspritzen vonnöten. So konnte der junge und kleine Verein HMBR schon nach ein paar Monaten mit einer umwälzenden Arbeit eine neue Verkabelung für die neue Anlagensteuerung WIN-DIGIPET einrichten.

Die neue Truppe konnte so ihre praktischen Erfahrungen mit der neuen Software wirkungsvoll einbringen. Dieses auf ein Abenteuer auslaufendes Zugeständnis des Initianten Franz Oesch war verbunden mit der grossen Hoffnung, jetzt kommt es sicher gut. In der Tat wurden in Kürze Positionen im Verein bezogen, die allen den Mut und den unbändigen Willen zugestand, «Altes» zu neuem Leben zu erwecken. Es kam einer Gratwanderung gleich, altes Bekanntes hinter sich zu lassen und Neuem nicht im Wege zu stehen. Unsere Erfahrungen in diesem von Generationen verbindenden Prozess sind vielseitig und äusserst spannend. Wenn der Grundgedanke letztlich durch innovative Ideen nachgelebt wird, kann man sich durchaus Gedanken zum Rücktritt ins zweite Glied hingeben. Ein gewichtiger Nachteil könnte darin bestehen, dass die praktischen Betriebserfahrungen in und um den Bahnhof im Vorbild den Jungen fehlen oder zu wenig bekannt sind. Wenn diese neuen Jungen dann noch aus allen Teilen des Landes herkommen, ist tatkräftige Unterstützung dringend erforderlich.

Wieder an der Öffentlichkeit

Es braucht tatsächlich Betriebserfahrung oder zumindest genügend angeeignetes Wissen, um glaubhaft und authentisch ein Vorbild auch im Modell nachvollziehen zu können. Diesen Wissenstransfer zu vollziehen, bedarf eines intensiven Austauschs untereinander.



Umbauarbeiten an der Modulanlage für die Software WIN-DIGIPET sind in vollem Gange.



Logistische Arbeiten für den Besuch in Burgdorf im ersten Stock in Ebikon.

Begeisterung pur herrschte fortan in allen Bereichen und motivierte die wenigen Klubmitglieder, sich bald wieder der Öffentlichkeit mit dem gesamten Torso präsentieren zu wollen. 2014 war der HMBR erstmals in Burgdorf an der Modellausstellung aktiv als Aussteller dabei und konnte den ersten Härtetest im Kleinteam bestehen.

Mit den gemachten Erfahrungen wurden bereits die nächsten Termine ins Auge gefasst. Das wiederum löste emsiges Arbeiten an der Infrastruktur der Anlage aus, das dann auch optisch zum Ausdruck ge-

bracht wurde. Mit vereinzelt in der LOKI angekündigten öffentlichen Vorführungen im Klublokal Ebikon konnten wir auch Interesse am Mittun wecken. Daraus entstanden neue Ideen bezüglich des Ausbaus und der Präsentation der Anlage sowie des Fahrbetriebes. Unser junger «Programmer» Andy Alig konnte diverse betriebliche Begehren von Franz Oesch laufend mit den Möglichkeiten der Steuerungssoftware WIN-DIGIPET verbinden. So kam das Team dem Betrieb auf dem Bahnhof Rothenburg, wie 1996 vorherrschend, immer näher.

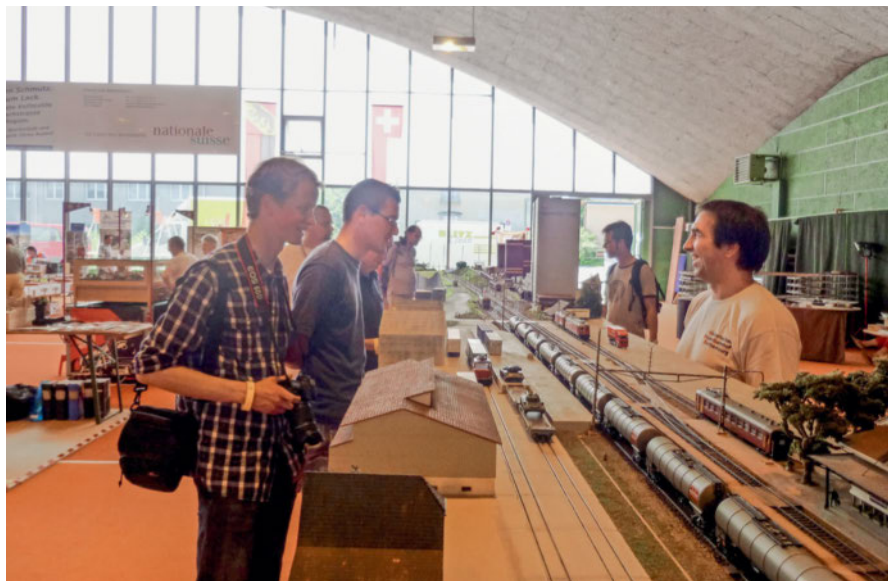
Ein Ausbau ist unumgänglich

Es zeigte sich aber auch, dass die Gleisanlagen in den Wendeschlaufen, wie bisher bestehend, diesen Wünschen und Anforderungen kaum mehr Genüge zu leisten vermochten. Eine erste Optimierung mit neuen Gleisen in der Wendeschleife Süd (Seite Emmenbrücke) konnte erreicht werden. Mit dem Wissen und Glauben an eine Erweiterung der Mitgliederzahl im Verein und den daraus entstehenden Erweiterungen des Rollmaterialbestandes standen sie bereits wieder etwas im Abseits.

Der Ausbau der Anlage wurde zielgerichtet diskutiert und schnell beschlossen. Eine KKA, eine sogenannte Kleinst-Kontroll-Anlage, wurde von Andy Alig, dem mittlerweile verdienten «Chefprogrammer», geplant und gebaut. Eine KKA ist ein wirklich probates Mittel zur Verständigung aller. Sie sollte uns aufzeigen, wie wir mit genügend Aufnahmekapazität für neues Rollmaterial den Fahrbetrieb unterstützen und ausbauen können. Aufgrund der Anlagenform wollten wir aus verständlichen Gründen jedoch keinen Zentimeter in der Breite dazugewinnen. Im Gegenteil: Wir durften zur Kenntnis nehmen, dass mit einer raffinierten Idee sogar Platz in der Breite eingespart werden konnte. Anstelle der Wendeschleife Nord (Seite Sempach), die doch 27 cm höher steht als die Schleife Süd, planten die Mitglieder ein Gleiswendel, um den Höhenunterschied von rund 40 cm in die Tiefe zu erzielen. Mit der Tieferlegung konnte ein neuer mehrgleisiger Abstellbahnhof ins Auge gefasst werden. Schon sah man die Möglichkeiten, die unseren Betrieb leistungsfähiger gestalten sollten, im virtuellen Sinne ablaufen.

Ein nicht zu vernachlässigender Aspekt ist die Erfassung aller zum Fahrbetrieb gehörenden Fahrzeuge. Hier hat sich das Gründungsmitglied Edy Künzli viel Arbeit eingehandelt und alle privaten und vereins-eigenen Fahrzeuge mit Bild und Daten erfasst. Zudem sind alle Fahrzeuge sogar mit der HmBR-Inventarnummer ausgerüstet.

Der Beschluss für den Ausbau sollte uns natürlich nicht in einen finanziellen Notstand bringen. Ein glücklicher Umstand, wie öfters mal vorkommend, half dem HmBR dabei, das Budget der Vereinskasse zu schonen. Mit einer privaten Deckung und einer handwerklichen Meisterleistung zum Nulltarif von Lokführer Hanspeter Kessler konnte nun durchgestartet wer-



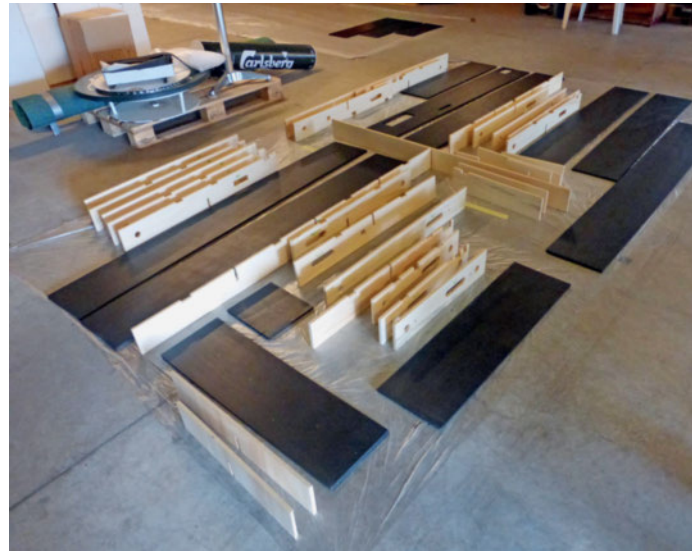
Mit Freude wurde die Anlage in Burgdorf erneut der Öffentlichkeit präsentiert.



Für einen stetig auszubauenden Betrieb braucht es eine neue Wendeschleife.



Die neue, gesponserte Gleiswendel wird soeben entgegengenommen.



Wie ein Bausatz: Die Bauteile vom neuen Abstellbahnhof werden erstellt.



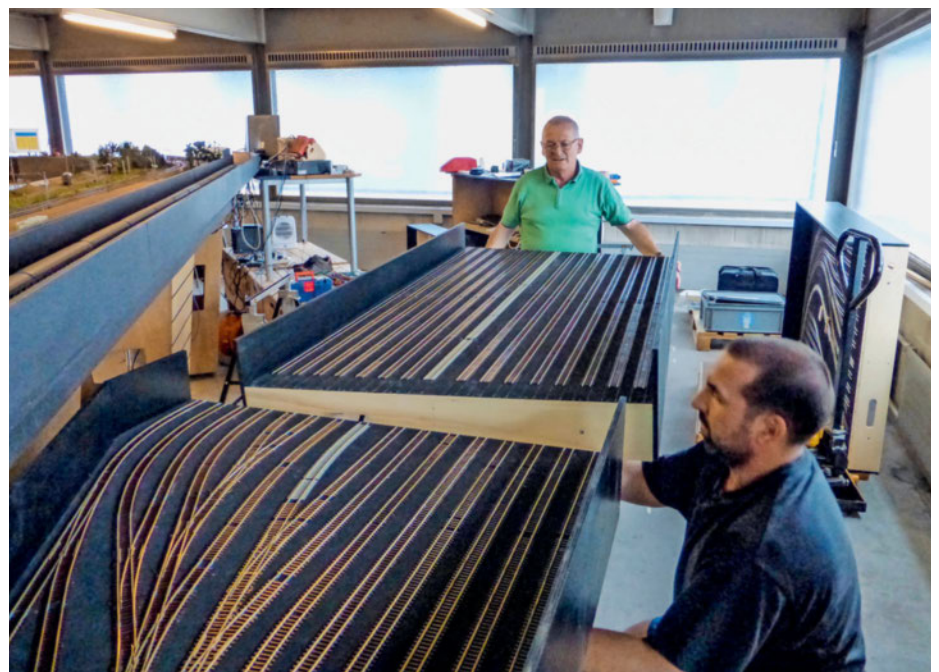
Der Blick auf die Unterseite der Segmente des neuen Abstellbahnhofs.



Der Autor und Initiant der Anlage verlegt Gleise in der Gleiswendel.

den. In verdienstvoller Art durften wir dann per Lastwagen, damals gefahren vom heutigen Kassier Peter Büchi, die Gleiswendel in Ebikon entgegennemen. Der Bau und der Transport der neuen Gleiswendel wurden somit gesponsert.

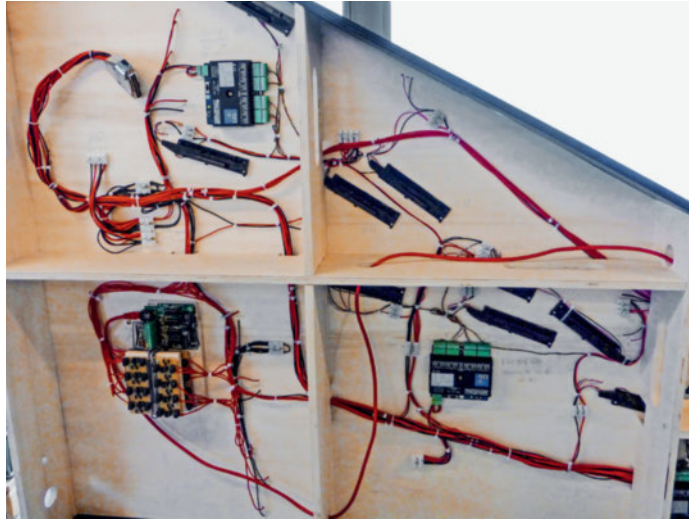
Gleichzeitig bekamen die Mitglieder das Vorteilsrecht bei der Auflösung des Modellbahninventars vom damals verstorbenen Modellbahner und Lokführerkollegen Peter Angele in Luzern. So konnten sie viel Gleis- und anderes Material zu günstigen Konditionen sichern. Damit wurde ein weiterer Kreis geschlossen. Mit viel Elan arbeiteten sie nun am Ausbau der Infrastruktur. Praktisch wurden im Klubraum Arbeiten wie Zuschneiden der einzelnen Teile der neuen Segmente des Abstellbahnhofs und das Bemalen dieser vorgenommen. Gleise wurden angepasst und eingebaut. Technische Einrichtungen wie die Elektrik samt Zubehör baute Andy Alig bei sich zu Hause, um sie dann einbaufertig wieder anzuliefern.



Andy Alig setzt seinen neu gebauten Abstellbahnhof für zahlreiche Modellzüge zusammen.



Das Inventar von Peter Angele findet beim HMbR eine neue Verwendung.



Makellose Verkabelung: Andy's Heimarbeit lässt sich mehr als sehen!



Eine erste Stellprobe der neuen HO-Weichenantriebsattrappen im Bahnhof Rothenburg.

So viel Engagement verbunden mit grosser Ideenvielfalt hilft dem Kleinverein weiter, an sich und seine Zukunft glauben zu dürfen. Die besagte Gleiswendel und der neu erstellte Abstellbahnhof wurden auf die erfolgreiche Ausstellung im November 2015 in Rothenburg betriebsfertig gemacht. Die noch fehlende Verkleidung der Gleiswendel wurde durch einen vom HMbR wohl gesinnten Schreinereibetrieb aus Rothenburg erstellt. Die optisch gut gelungene Verkleidung stellt ein weiteres Prunkstück unserer Anlage dar. Zusätzlich zum Ausbau gehörte auch die Anpassung der Kommandozentrale, die fortan zur Domäne der jüngeren Modellbahner gehört. Da hat sich der Schreibende hauptsächlich der Ausgestaltung der Anlage angenommen.

Das optische Leben der Anlage

Neben den noch fehlenden Einrichtungen im Gleisfeld des Bahnhofes sind auch die Fahrleitungsarbeiten sehr zeitraubend und äusserst anspruchsvoll. Diese filigranen Arbeiten werden hauptsächlich zu Hause am Küchentisch gebaut und komplettiert. Dazu gehören die wichtigen Unterlagen aller im Massstab 1:87 erstellten Pläne von allen Fahrleitungsmasten auf dem Torso. Jeder Mast samt Ausleger und Querträger in uralter und alter Ausführung ist genauso als massstäbliche Zeichnung im bereits schon angesprochenen Ringordner (siehe LOKI 9|2018, S.21) festgehalten. Bilder unterstützen zusätzlich die Modellabbildung des ehemaligen Vorbildes im Modell, das dann einem Vergleich mit dem



Jeweils zwei Schulklassen mit neugierigen Augen belagerten die Anlage in Rothenburg. Dank ausgelegten Paletten war die Anlagenhöhe auch kein Problem.

Vorbild gut standzuhalten vermag. Erst wenn alle Fahrleitungsmasten fertig eingebaut sind, kann an den weiteren Boden-einrichtungen zur Vorbildtreue gearbeitet werden. Mit dem Einbau von Weichenmotorattrappen und Schutzdeckel und anderen Kleinteilen im Gleis wartet doch noch einiges an Arbeit.

Vergleicht man den Torso mit dem Zustand im September 2014, wo die Mitglieder in Winterthur den 1. Rang in der Publikumswertung erreichten, kann man heute feststellen, dass sie kurz vor der Fertigstellung stehen. Wann dieses Ziel allerdings erreicht sein wird, lässt der Autor offen. Es ist aber absehbar. Danach könnten sie sich auch vorstellen, sich und die schweizerische Modellbahnszene im nahen Ausland an Ausstellungen zu repräsentieren.



Die sich noch im Rohbau befindende, neu erstellte Gleiswendel war bei den Kindern ein Renner.

Wissen mit dem Modell weitergeben

Ausstellungen im In- und Ausland sind eigentliche Ziele der ersten Stunde aus den 1990er-Jahren und sollen immer wieder Teil der Aktivitäten sein. Diesbezüglich hatten die HMbR-Mitglieder im November 2015 wieder einmal Gastrecht «zu Hause» in Rothenburg. Am Freitag konnten sie über 200 Schülerinnen und Schülern die alte Betriebssituation von 1996 wenigstens als Modell in einer Turnhalle in Betrieb zeigen und geschichtlich wie auch betrieblich erklären. Staunen war angesagt, weil alle Teilnehmer der Vorführung ja später das Licht der Welt erblickten und die Situation höchstens ihren Eltern und Grosseltern noch in Erinnerung geblieben ist. Das wiederum bewahrheitete sich dann am Wochenende, an dem der Besuch und der Zuspruch der Bevölkerung enorm waren. Hier spätestens wurde uns allen bewusst, dass ein zeithistorisches Modell zu bauen sehr wertvoll sein kann.

An Pfingsten 2016 konnte der HMbR bereits zum zweiten Mal die Besucher in



Die Tennishalle in Burgdorf im Jahr 2016: Abbau und Beladevorbereitung für Logistiker des HMbR.



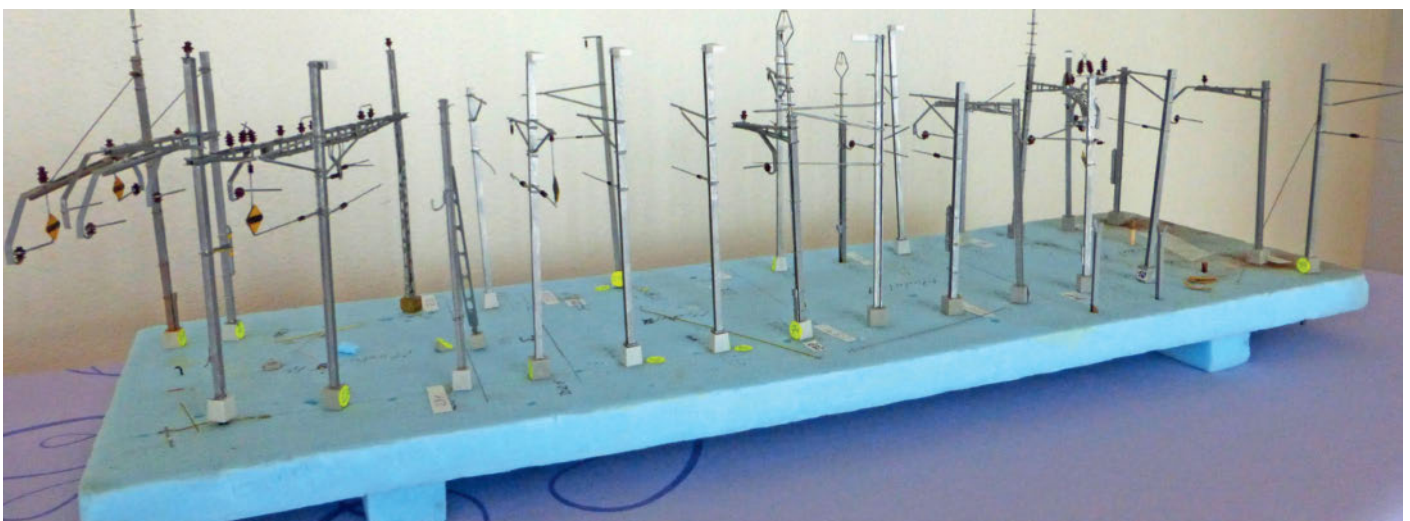
Das Bild zeigt gut die Dimension der Modulanlage. So ist der HMbR wahrlich im Besitz einer imposanten «Turnhallenanlage».

Burgdorf an der Modelleisenbahnausstellung in der Tennishalle mit seiner Modellanlage erfreuen und begeistern.

Sich aber nur auf diese Ziele zu konzentrieren, reicht heute leider nicht mehr aus. Die jüngeren Vereinskollegen möchten doch noch die Option haben, sich Erfahrungen in allen Schattierungen und Sparten dieses breit gefächerten Hobbys anzueignen. Besteht diese Möglichkeit nicht oder nur in geringem Masse, sieht das Weiterbestehen der Ausstellungsanlage nicht zwingend rosig aus. Diesem Bewusstsein muss man sich heute klar stellen und offen sein

für weitere Aktivitäten. Ansonsten kann ein Verein nicht funktionieren und weiterwachsen. Die Mitglieder des HMbR haben dies erkannt und wollen diesem drohenden Szenario aus dem Wege gehen und haben diverse Möglichkeiten im Visier. Einerseits haben sie genügend Raum, um sich auch an anderen Projekten zu beteiligen. Ein Spur-I-Betriebsdiorama mit dem Thema der 1950er-Jahre steht zum weiteren Ausbau bereit. Landschaftsbau kann an MAS-60-Modulen geübt oder vermittelt werden. Solche Betätigungen animieren auch andere Kollegen zur Mithilfe, um so letztlich

praktische Bauerfahrungen zu sammeln. Als weitere Option wird zurzeit eine Verkürzung des Rothenburger Torsos geprüft und geplant. Damit würde aus Platzgründen zukünftig die Vereinsanlage eventuell bessere Ausstellungschancen bekommen. Erste Planskizzen sind schon als Gedankenstützen aus dem Drucker gekommen. Eine zusätzliche Möglichkeit würde sich bieten, indem vom neuen Abstellbahnhof ausgehend eine modulare Einspurstrecke eingebunden und aufgebaut werden könnte. So gesehen stehen uns diverse Betätigungsmöglichkeiten offen.



Jeder einzelne Mast lenkt die Aufmerksamkeit auf sich und schmückt künftig als vielfältige Fahrleitungsanlage den Modellbahnhof Rothenburg.



Foto: Hans Roth

Die vornehmlich jüngeren HMbR-Mitglieder am Steuerstand der Rothenburger Anlage.

Von der Betriebs- zur Showanlage

Eine Fertigstellung ist wirklich bald in Sicht, so sieht die momentane Situation in Ebikon aus und lässt darauf hoffen, dass dieses Ziel demnächst erreicht wird. Dazu werden viele filigrane und ambitionierte kleinere Vorhaben viel Selbstbauarbeiten fordern. Diese im Endeffekt wichtigen Hingucker im und am Gleisfeld bilden letztlich die auf den über 850 Vorbildfotos festgehaltenen Situationen ab. Erst wenn diese als sogenanntes «Salz in der Suppe» kleinen Details hergestellt und eingebaut sind, darf das Team echt zufrieden sein. Was nicht

unterschätzt werden darf, sind Ideen, die uns Konsumenten die Zubehörhersteller in der heutigen Zeit anzubieten haben. Da möchte man schon das eine oder andere belebende Element nachträglich eingebaut sehen. Zum Beispiel wurden als kleine Überraschung die in der Fotokurve stehenden Eisenbahnfotografen mit Blitzlicht ausgerüstet. Weitere solche Einbauten sind nach Absprache in Vorbereitung.

Beleuchtung und Fahrleitungen auf der HMbR-Anlage sind immer wieder Themen, die diskutiert und angesprochen werden. Sicher berechnete Einwände, warum sie

keine Beleuchtung und keinen Fahrdrat eingebaut haben. Bestimmt ist eine Modellbahnanlage mit Lichteffekten, Tag- und Nachtbeleuchtungsabläufen und mit anderen das menschliche Auge anziehenden Charme faszinierend. Irgendwie gehören solche leuchtende Einrichtungen zur Anforderung an eine Anlage, um sie ins rechte Licht rücken zu können. So stellt man sich seine Traumwelt im Kleinen einfach vor. Unser Thema «Sommer 1996 in der Werktagszeit 16:00 Uhr» braucht an sich keine Lichtmittel, sodass auf eine «energieverschwendende Beleuchtung» verzichtet werden kann. Dasselbe kann zur fehlenden «Wöschhäcki» (ugs. für Fahrleitung) gesagt werden. Anfänglich geisterte der Gedanke einer eingebauten zierlich und filigran wirkenden Fahrleitung auch bei den Mitgliedern im Kopf herum. Eine Ausstellungsanlage zu montieren und zu demontieren würde, wenn nicht ein kluges und praktisch zu handhabendes System zur Anwendung käme, jeden Veranstalter von der Zusage einer Teilnahme abschrecken. Der zeitliche Aufwand wäre schlicht nicht zumutbar. Ein Vergleich Vorbild und Modell zeigt zudem zu oft, dass die modellmässige Umsetzung zu grob wirkt. Kommt dazu, dass das Modellbahnerauge sich beim Betrachten einer Anlage nicht freudig stimmen lässt, wenn der meist zu wuchtig scheinende Fahrdrat die Sicht auf die Fahrzeuge und Umgebung verwehrt oder stark beeinträchtigt. Deshalb hat das Team einen Einbau sein lassen und vertritt eine etwas andere Meinung. So reichen die filigranen Fahrleitungsmasten und Komponenten, um den elektrischen Betrieb einer Anlage wiederzugeben. Grotesk, immer wieder zu sehen, wenn durchgehend montierte Modellfahrleitungen von Elektroloks dann mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden. Dieses Thema wird in der Szene so kontrovers betrachtet und gehandhabt, das allein wäre sogar einen gesonderten Beitrag wert.

Das betriebliche Geschehen von 1996 im Bereich des Bahnhofes Rothenburg so authentisch wie möglich darzustellen, ist der wichtigste Teil der Historie. Dieser betrieblich äusserst interessante Teil jedoch im Modell darzustellen, verlangt oder bedingt viel praktisches Wissen über die Betriebsabläufe auf einem Bahnhof. Leider genügen viele sogenannte Ausstellungsanlagen solch echten Anforderungen nicht. Gründe, warum dies auch heute noch so ist,



Foto: Hans Roth

Die originale Bahnhofstafel in klassischer Form schmückt jeweils die Modulanlage des HMbR.

gäbe es zuhauf. Dies vermittelt jedoch den unzähligen Besuchern den Eindruck, dass der Fahrbetrieb auf oft wirklich sehenswerten Anlagen nur durch viele meist zu schnell fahrende Züge geprägt sein muss. Was sie aber tatsächlich für Transportaufträge zu erfüllen hätten, wird vernachlässigt und elegant weggelassen.

Der HMbR möchte jedoch aufzeigen können, wie viel Fahrbetrieb auf einem Bahnhof nötig ist und herrscht, um alle Kunden der Bahn täglich vor Ort zufriedenstellen zu können. Das bedingt wieder, sich die Abläufe und Abwicklungen der Rangiermanöver aufzeigen zu lassen. Durch aktives Beobachten, Befragen von Betriebsangestellten der Bahn vor Ort usw. könnten wichtige Hinweise und viel neues Wissen dazu führen, sich im Modell neuen Herausforderungen zu stellen. Diese wiederum brächten mehr Verständnis für modellmässiges Umsetzen auf einer Eisenbahnanlage. Diesbezüglich widmen wir uns in einem nachfolgenden LOKI-Artikel.

Das Vereinsleben

Ein Vereinsleben gibt es auch beim HMbR, aber mit einer sehr individuellen Gestaltung. Bezug nehmend auf die kleine Einheit von Mitgliedern mit unterschiedlichen Zeiten der Verfügbarkeit im Klubraum müssen sie sich anders als viele derartige Vereine finden. Wohl gibt es ein an der Generalversammlung genehmigtes Jahresprogramm, das die Terminkalender der Mitglieder nicht allzu stark belasten soll. Andererseits möchte man sich auch immer wieder treffen und modellbahnerisch austauschen können. Dazu nutzen sie die Möglichkeiten der heutigen Social-Media-Kanäle, um Termine der gemeinsamen Zusammenkunft zu fixieren. Einen festen Bautag pro Woche gibt es so bei ihnen nicht, hindert sie aber trotzdem nicht, sich regelmässig zu treffen. Da ist sehr viel Individualismus vorhanden, um die Ausstellungsanlage im Schuss zu halten und fertigzustellen. Mit anderen Projekten, die sich in Planung und bald in Realisierung befinden, kommt jedoch schon ein intensiveres Zusammentreffen zustande, was dem Vereinsleben nur förderlich sein kann.

Nebst den bisher besuchten Ausstellungen in der Schweiz konnten die HMbR-Mitglieder auch schon verschiedene Vereine und Gruppen bei sich in Ebikon willkommen heissen. Speziell waren dabei eine



Die leider bereits vergriffene Broschüre über die Entstehung der ersten Eisenbahn im Kanton Luzern.



Eine Infowand im Vereinslokal zeigt die geschichtlichen Abrisse des Originalbahnhofs Rothenburg auf.

deutsche Gruppe aus Weinheim 2015 bei sehr hohen sommerlichen Temperaturen und die Jahresversammlung der WIN-DIGIPET-Anwender in Ebikon 2016 mit über 40 Personen, die der HMbR als Gastgeber begrüßen durfte. Zudem werden im Frühjahr und Herbst bei der Autoausstellung der Emil Frey AG in der Regel auch die Türen des Vereins geöffnet. So können auch Synergien genutzt werden.

Die Geschichte weiterspinnen

Die passende Eisenbahngeschichte zu der nach Vorbild erstellten Anlage wie der Bahnhof Rothenburg wäre die absolute Krönung. Seit drei Jahren hat sich der Schreibende

diesem ungeheuer spannenden Thema verschrieben. Die unzähligen Stunden, die für Recherchen rund um ein solches Projekt investiert werden, führen dazu, sich nicht nur mit der Gegenwart auseinanderzusetzen. Spätestens wenn das Ende der Anlagengestaltung naht und den Istzustand im Modell festhält, drehen sich immer mehr Gedanken und Vorstellungen, wie es wohl früher war.

Erste zaghafte Bemühungen ergaben ermunternden Auftrieb, sich tatsächlich vertieft mit der Geschichte der Eisenbahn des betreffenden Ortes weiter zu befassen. Was da plötzlich in Fahrt kommen kann, ist kaum vorhersehbar und dann fast nicht

Foto: Hans Roth

mehr zu bremsen. Wie und warum kam die Eisenbahn nach Rothenburg? Was hat sie für eine Bedeutung? Wie verändert sich das landschaftliche Bild einer Gemeinde? Was hat dies für Auswirkungen auf das Gewerbe und die Bevölkerung? Viele unzählige Fragen häufen sich an und sollten einer Antwort zugeführt werden, will man alles versuchen zu verstehen.

Beginnt man dann ernsthaft damit und versucht die Vergangenheit zu erforschen, tut sich eine alte und zugleich neue Welt der Neugierde auf. Was zum Teil verborgen vor sich «hinrostet», in verborgenen Archiven und Schatullen lagert oder sich in privatem Besitze befindet, sollte doch geschichtlich zu einem Ganzen zusammengeführt werden können. Dieser reizvolle Ansatz ist es wert, konkret Wirklichkeit werden zu lassen. Die Vereinsbezeichnung Historischer Modellbahnhof Rothenburg, kurz HMbR, deutet ganz klar an, dass die

historisch wertvolle Geschichte zum Modell dazugehören soll. Einerseits die Dokumentierung der Zeit von 1996, andererseits die Zeit von der Entstehung und Erstellung der ersten Eisenbahn im Kanton Luzern. Bisher sind zwei grosse Ordner mit allerlei Fotos zusammengekommen. Bilder von Dokumenten, Skizzen und Plänen werden so in ein gesamtes Werk zusammengeführt und dem historischen Gemeindearchiv zugeordnet. Eine erste lancierte HMbR-Broschüre aus der Zeit der Entstehung der ersten Eisenbahn im Kanton Luzern ist bereits vergriffen.

Neu wird zusätzlich ein Kapitel über die Barrierengeschichte von Rothenburg dazukommen. Stellen Sie sich vor, auf rund drei Kilometern SBB-Streckenlänge auf Gemeindegebiet wurden seinerzeit acht Barrierenanlagen betrieben. Zwei Wärterhäuschen hatten je drei Barrieren zu bedienen. Die anderen zwei sind bis 1999 von der Station

aus bedient worden. Die anspruchsvollen Tätigkeiten wurden in der Regel von Barrierenwärterinnen ausgeführt, während ihre Männer einem Beruf oder einer Tätigkeit meist bei der Eisenbahngesellschaft nachgingen. Geschichten, wie das Leben in und um solche Wärterhäuschen war, sind eine weitere Erweiterung, sich mit der Komplexität des Eisenbahnwesens auseinanderzusetzen. Spannend, was es da zu berichten gibt. So gesehen ist es sehr reizvoll und absolut interessant, einem Projekt, wie es dies der Verein HMbR verfolgt, einen visionären Charakter zu verleihen. Zu guter Letzt ist es auch unser Wunsch der heutigen und zukünftigen Entwicklung rund um den Bahnhof Rothenburg gebührend Beachtung zu schenken.


Wer sich ebenfalls solchen Gedanken schon mal hingegeben hat, bekommt gerade bei beim HMbR die Möglichkeit Vorbild und Modell als Symbiose zu erleben. 



Foto: Hans Roth